

# **Een haalbaarheidstudie voor een snelheidskaart voor Vlaanderen**

**Johan De Mol**

**Instituut voor Duurzame Mobiliteit Universiteit Gent**

[Johan.DeMol@UGent.be](mailto:Johan.DeMol@UGent.be)

[www.isaweb.eu](http://www.isaweb.eu)

**Sven Vlassenroot**

**Instituut voor Duurzame Mobiliteit Universiteit Gent**

**TU Delft**

[Sven.Vlassenroot@UGent.be](mailto:Sven.Vlassenroot@UGent.be)

[s.h.m.Vlassenroot@TUDelft.nl](mailto:s.h.m.Vlassenroot@TUDelft.nl)

**Mark Keppens**

**Arcadis Gedas België**

[M.Keppens@ArcadisGedas.be](mailto:M.Keppens@ArcadisGedas.be)

SAMENVATTING .....	
1. Probleemstelling .....	1
2. Enquête bij de Vlaamse wegbeheerders .....	4
2.1. Systematisch bijhouden van snelheidsinformatie .....	4
2.2. Opslag van de informatie .....	5
2.3. Hoe worden de snelheidslimieten opgenomen ? .....	6
2.4. Hoe wordt de snelheidsinformatie opgenomen ? .....	7
2.5. Beleidsmatige invulling – beleidsframework .....	8
3. Plan van aanpak .....	10
3.1. Opbouw van samenwerkingsverbanden .....	10
3.2. Opstartfase .....	10
3.2.1. Wie levert de data? .....	10
3.2.2. Toolontwikkeling .....	11
3.3. Databewaking en updating .....	12
3.4. Dataoutput .....	12
3.5. Beslissings- en uitvoeringsprocessen (haalbaarheid en optimalisatie) .....	12
3.6. Communicatieplan .....	14
BESLUIT: .....	15

## **SAMENVATTING**

### *Een haalbaarheidsstudie voor een snelheidskaart voor Vlaanderen*

De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en de Conferentie van Europese Ministers van Transport (CEMT) hebben in een gezamenlijke werkgroep rond snelheidsmanagement gepleit voor een snelheidsmanagement en voor ITS-toepassingen die een snelheidsbeheersing mogelijk maken; ISA vormde in deze ITS-toepassing een belangrijk middel.

Uit onderzoeken – trials, demonstraties, acceptatieonderzoeken, ...- in verband met Intelligente Snelheidsaanpassing en coherent snelheidsbeleid, blijkt dat correcte snelheidsdata een basisprobleem vormen.

Een accurate en up to date snelheidskaart vormt een conditio sine qua non voor het implementeren van ISA en voor het uitwerken van een snelheidsmanagement.

Een snelheidsbeleid vertrekt minimaal van een gestructureerd beheer van de snelheidsdata.

Een “haalbaarheidsstudie voor het opmaken van een snelheidskaart” werd in opdracht van het Vlaamse Gewest door het Instituut voor Duurzame Mobiliteit – Universiteit Gent uitgevoerd. Uit de enquête bij de Vlaamse, gemeentelijke wegbeheerders blijkt dat het snelheidsdatabeheer bij een aantal gemeenten erg beperkt is terwijl andere gemeentelijke wegbeheerders een snelheidsdatabank aan een kaartprojectie koppelen.

Op het beleidsniveau is het gemeentelijke mobiliteitsplan een referentiepunt voor het uitwerken van het reglementerende verkeersbeleid.

De opmaak van een snelheidskaart en databank dient via een samenwerkingsverband tussen het Gewest en de gemeenten tot stand te komen. In het Plan van Aanpak moeten de standaarden die in Europese onderzoeken ontwikkeld werden, als basis worden genomen; ook de ervaring in een aantal Europese landen bij het opbouwen van een snelheidsdatabank is meebepalend.

Immers de databanken van de verschillende gewesten en de verschillende Europese landen moeten op termijn geïntegreerd worden zodat één accurate, up to date snelheidsdatabank en – kaart voor Europa ontstaat. Het pleidooi van de CEMT en ook OESO over snelheid en snelheidsmanagement sluit hier nauw bij aan.

## 1. Probleemstelling

In verschillende beleidsdocumenten wordt ISA — naast andere maatregelen binnen infrastructuur, handhaving en gedrag/opvoeding — beschouwd als een techniek die de verkeersveiligheid kan verhogen.

In wetenschappelijke en beleidskringen is men het erover eens dat onaangepaste snelheid een cruciale impact heeft op ongevallen, zowel op het mogelijk vermijden van ongevallen als op de ernst van ongevallen.

Uit studies (tabel 1) blijkt dat een toename van de gemiddelde snelheid van voertuigen een toename van ongevallen genereert. Over het algemeen neemt men aan dat een toename van de gemiddelde snelheid met 1 km/uur het aantal ongevallen met gewonden met 3 % doet stijgen; het effect op het aantal doden en zwaargewonden is een toename met 5 tot 6 %. <sup>1</sup>

Volgens het Britse Department of Transport is te snel rijden verantwoordelijk voor 29 % van de dodelijke ongevallen en 19 % van alle zware ongevallen. Deze cijfers zijn gebaseerd op gegevens van verzekeringsmaatschappijen. <sup>2</sup>

Uit de Belgische Veiligheidsmonitor 2006 komt onaangepaste snelheid in het verkeer als het belangrijkste veiligheidsprobleem naar voren; maar liefst 61 % van de ondervraagden ervaart onaangepaste snelheid als een probleem.

Binnen het snelheidsbeleid zijn maatregelen nodig in de infrastructuur, bij de bestuurder en in het voertuig zelf. Een handhavingsbeleid vormt hierbij een noodzakelijk sluitstuk. Nog al te veel wordt verwacht dat één maatregel de oplossing kan bieden. Wat baat het om enkel in te zetten op het wijzigen van het snelheidsgedrag als de omgevingsfactoren niet wijzigen. Idealiter moet de weginfrastructuur de bestuurder informeren over het gewenste snelheidsgedrag en door passende inrichtingsmaatregelen dit snelheidsgedrag afdwingbaar maken. Heel wat infrastructurele ingrepen blijken echter beperkt in tijd of ruimte. Denken we bijvoorbeeld aan drempels of plateaus: op een bepaalde plaats kunnen ze de snelheid wel even beperken, vlak erna geven veel bestuurder extra gas. <sup>3</sup> Een gelijkaardig resultaat vond men bij

---

<sup>1</sup> O.a. TOIVANEN, S., KALLBERG, V.-P., *Framework for assessing the impacts of Speed*, 9th International Conference Road Safety in Europe, 21-23 September 1998, Bergisch Gladbach, 1998, 53 p.;

ETSC 1995, Reducing Traffic Injuries Resulting from Excess and Inappropriate Speed, Brussel, 40 blz.

<sup>2</sup> Road Safety Charity Brake Speed Conference, mei 2006

<sup>3</sup> PAU, M., ANGIUS, S., *Do speed bumps really decrease traffic speed ? An Italian experience.*, in Accident Analysis and prevention, 2001, 33, p. 585-597.

snelheidscamera's.<sup>4</sup> Dat ook een goed handhavingsbeleid belangrijk is, wordt niet alleen in eigen land aangetoond door het aanwijsbaar gewijzigde snelheidsgedrag maar vooral door de effecten van handhaving op de ongevalcijfers in Frankrijk. Maar handhaving als enige oplossing zien om het snelheidsgedrag te wijzigen, is een verkeerde opvatting. Men moet geen specialist zijn om te beseffen dat handhaving op elk ogenblik van de dag en op elke plaats, niet mogelijk en wellicht niet wenselijk is.

DATUM	LAND	SOORT WEG	SNELHEIDSWIJZIGING	GEVOLG VAN DE SNELHEIDSWIJZIGING	GEVOLG VAN WIJZING OP DODELIJKE SLACHTOFFERS
1985	Zwitserland	Snelweg	Van 130 naar 120 km/uur	Daling gemiddelde snelheid met 5 km/uur	12 % daling
1985	Zwitserland	Landelijke wegen	Van 100 naar 80 km/uur	Daling gemiddelde snelheid met 10 km/uur	6 % daling
1985	Denemarken	Bebouwde kom	Van 60 naar 50 km/uur	Daling gemiddelde snelheid met 3-4 km/uur	24 % daling
1987	VSA	Snelweg	Van 55 (88,5 km/uur) naar 65 mijl/uur (104,6 km/uur)	Toename gemiddelde snelheid met 2-4 mijlen/uur (3,2-6,4 km/uur)	19-34 % toename
1987	Australië <sup>5</sup> (Melbourne)	Landelijke wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Van 100 naar 110 km/uur</li> <li>Van 110 naar 100 km/uur</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Toename <b>gewonden</b> met 24,6 %</li> <li>Daling <b>gewonden</b> met 19 %</li> </ul>
1989	Zweden	Snelweg	Van 110 naar 90 km/uur	Daling van snelheid (mediaan) met 14,4 km/uur	21 % daling
1996	Finland	Snelweg → Andere wegen (niet bebouwde kom)	120 → 100 km/uur 100 → 80 km/uur	Daling gemiddelde snelheid 94 naar 88 km/uur	Daling <b>kosten</b> van ongevallen met 27 %

Tabel 1: Onderzoeken naar de gevolgen van snelheidswijzigingen

Daarenboven staat de huidige trend van toenemende vermogens, gewicht en topsnelheid haaks op het snelheidsbeleid. Blijkbaar is het beleid van de autoconstructeurs nog ver af van de wens om een meer leefbare en duurzame verkeersomgeving te creëren<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> KEEMAN, D., "Speed cameras – how do drivers respond?", in Traffic Engineering and Control, 2004, 43 (3), p. 104-111.

<sup>5</sup> CEMT, Road Safety Speed Management, CEMT/CM(2006)19, 19 april 2006, JT03207708, 9 blz.

<sup>6</sup> DE MOL, J., LAVRYSEN, L., VLASSENROOT, S., *Toenemend vermogen, topsnelheid en gewicht van auto's en de productaansprakelijkheid van de autoconstructeur (Increasing power, top speed and weight of cars. (Product liability of car manufacturers)*, CVS, Rotterdam, 2006, CVS 06.13, boek Samenwerken is Topsport, Stichting Vervoersplanologisch Speurwerk, blz. 993- 1013

Dit alles is niet zo utopisch als sommigen denken. De Europese Conferentie van Ministers van Vervoer biedt immers al de basis. Indien men uitvoering geeft aan de Richtlijn nr. 91/5 van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (i.v.m. het vermogen en de topsnelheid van voertuigen) komt men dicht bij een argumentarium om hieraan juridische invulling te geven. Dat de topsnelheid van wagens een probleem vormt, wordt ook door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer opgemerkt<sup>7</sup>. Zij stelt vast dat bijna alle personenwagens die in 2006 verkocht werden, sneller kunnen rijden dan 150 km/uur, wat meer is dan de toegelaten maximumsnelheid in bijna alle landen. Ze bedenkt daarbij dat een beperking van de maximumsnelheid van auto's misschien toch wel overwogen zal moeten worden.

Binnen de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en de Conferentie van Europese Ministers van Transport (CEMT) werd een gezamenlijke werkgroep rond snelheidsmanagement opgestart. In deze werkgroep werd aandacht geschonken aan ITS-toepassingen die een snelheidsbeheersing mogelijk maken, waaronder ISA.

De CEMT en OESO pleiten voor een progressieve implementatie van ISA. Dit resulteert in mogelijke acties:

- alle nieuwe wagens moeten worden uitgerust met aanpasbare snelheidsbegrenzers;
- in een tweede stap, wanneer dit praktisch mogelijk is, met vrijwillige (informatieve) of ondersteunende ISA (statisch en eventueel variabel);
- op langere termijn wordt — gelet op de effectieve veiligheidsvoordelen — gepleit voor gesloten ISA-systemen;
- om de voordelen van ISA mogelijk te maken worden de regeringen aangezet om digitale snelheidsdatabases te maken.

Om ISA maar ook een efficiënt snelheidsmanagement mogelijk te maken is het ontwikkelen van een accurate snelheidskaart een basisvoorwaarde.

---

<sup>7</sup> CEMT, *Road Safety Speed Management*, CEMT/CM(2006)19, 19 april 2006, JT03207708, 9 p  
OESO, *Speed Management*, Transport Research Centre, Parijs, oktober 2006, 282 p.

## **2. Enquête bij de Vlaamse wegbeheerders**

Het opbouwen van beleidsmaatregelen, en vooral het succes van de implementatie ervan, hangt af van een degelijke kennis van de betrokken actoren.

Binnen het verkeersveiligheidsbeleid spelen de wegbeheerders een belangrijke rol.

Om die reden werd in deze studie geopteerd voor een ruime bevraging van de gemeentelijke wegbeheerder.

Daarbij werd zowel gepeild naar de bestaande organisatiestructuur en de aanvaardbaarheid ervan als naar een wenselijke organisatiestructuur; heel wat vragen hadden het specifieke over het snelheidsbeleid en in het bijzonder over de beschikbare snelheidsdata.

De resultaten van de bevraging geven een goede doorsnede van de Vlaamse gemeentelijke wegbeheerders.

Zowel inzake gemeentehiërarchie als provinciale verdeling is de groep respondenten meer dan aanvaardbaar. Van de 308 gemeentelijke wegbeheerders stuurden er 193 de enquête ingevuld terug. Dat is een respons van 63 %. Gesteld tegenover het totale Vlaamse gemeentelijk wegennet is dit 68 %. In absolute cijfers is dat 35.032 op 51.502 km. Bovendien hebben 11 van 13 centrumgemeenten aan de enquête meegewerkt.

### **2.1. Systematisch bijhouden van snelheidsinformatie**

Bij het opstellen van een snelheidskaart is de medewerking van de wegbeheerders essentieel, niet alleen voor de basisopmaak van de kaart maar vooral voor de updating.

Uit de enquête blijkt dat voor het Vlaamse gewest 38 % of 72 van de gemeenten, systematisch snelheidsinformatie bijhoudt. Er zijn nog provinciale verschillen: in Limburg wordt door 52 % van de gemeenten bijgehouden terwijl dit in de provincie West-Vlaanderen slechts 28 % bedraagt.

In km weg uitgedrukt is er in het Vlaamse gewest systematische informatie op bijna 30 % van de gemeentewegen (308 gemeenten); ten overstaan van het totale aantal km van de respondenten is dit 43 %.

Opvallend is dat 8 van de 13 centrumsteden systematisch snelheidsinformatie bijhouden.

## **2.2. Opslag van de informatie**

Voor het omsluiten van de informatie is belangrijk om te weten hoe deze informatie is opgeslagen.

Voor Vlaanderen duiden 61 % van de respondenten (43 gemeenten) aan dat ze in een elektronische vorm is opgeslagen terwijl dit nog in 39 % in papieren vorm gebeurt.

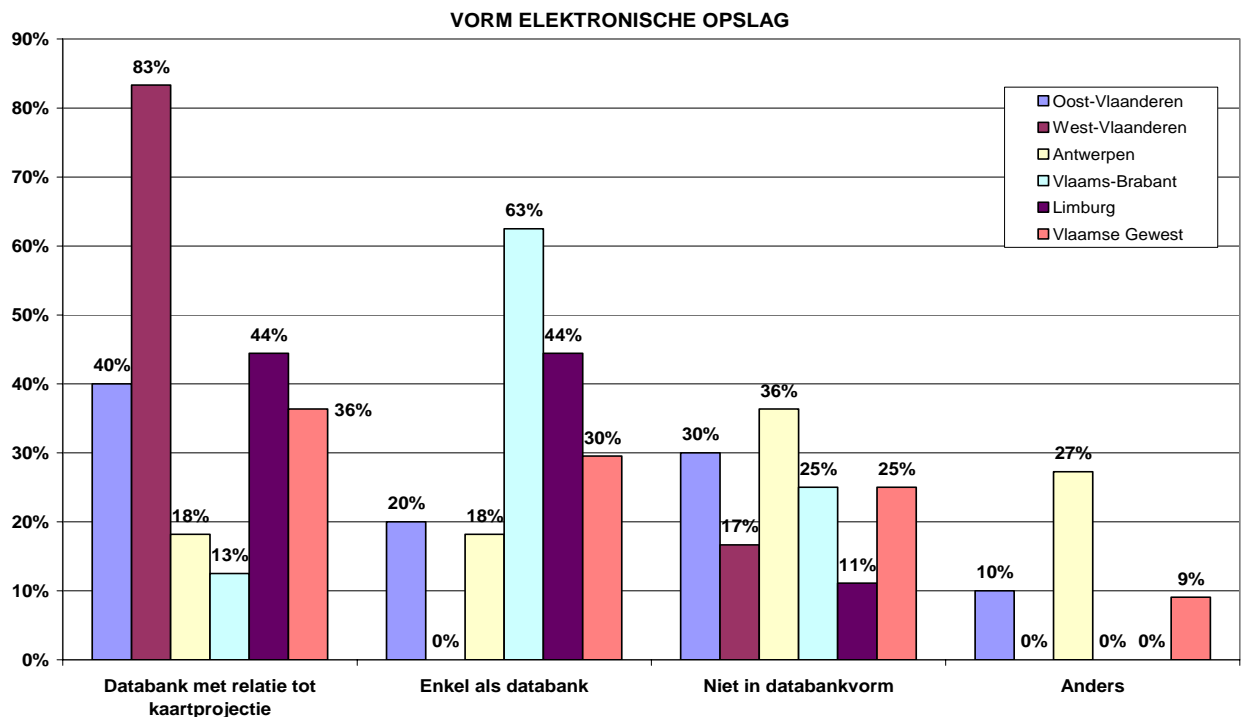
Bij het opmaken van een snelheidskaart is het al dan niet digitaal beschikbaar zijn van de data van groot belang. Gesteld naar het totale aantal kilometer van alle gemeente wegen is er voor 21 % van de gemeentewegen in Vlaanderen digitale informatie beschikbaar; wanneer dit gesteld wordt tegenover het totale aantal km wegen van de respondenten is dit 31 %.

Over meer dan 1/5 van de gemeentewegen is snelheidsinformatie in digitale vorm beschikbaar.

De volgende vragen in de bevraging hadden betrekking op de aard van elektronische opslag. De mogelijkheden waren niet in databankvorm, enkel in databankvorm, databank met relatie tot de kaartprojectie (GIS) en andere. In West-Vlaanderen is de elektronische opslag een databank die gerelateerd is aan kaartprojectie, erg hoog: 83 % (5 gemeenten op 6).

Voor Vlaams Brabant beperkt men zich tot een loutere databankopslag (63 %; 5 gemeenten op 8) terwijl Antwerpen de elektronische opslag niet in een databankvorm heeft (36 %; 4 op 8); belangrijk voor de Antwerpse respondenten is dat 27 % aangeeft dit in een andere vorm op te slaan (meest opgegeven is Autocad).





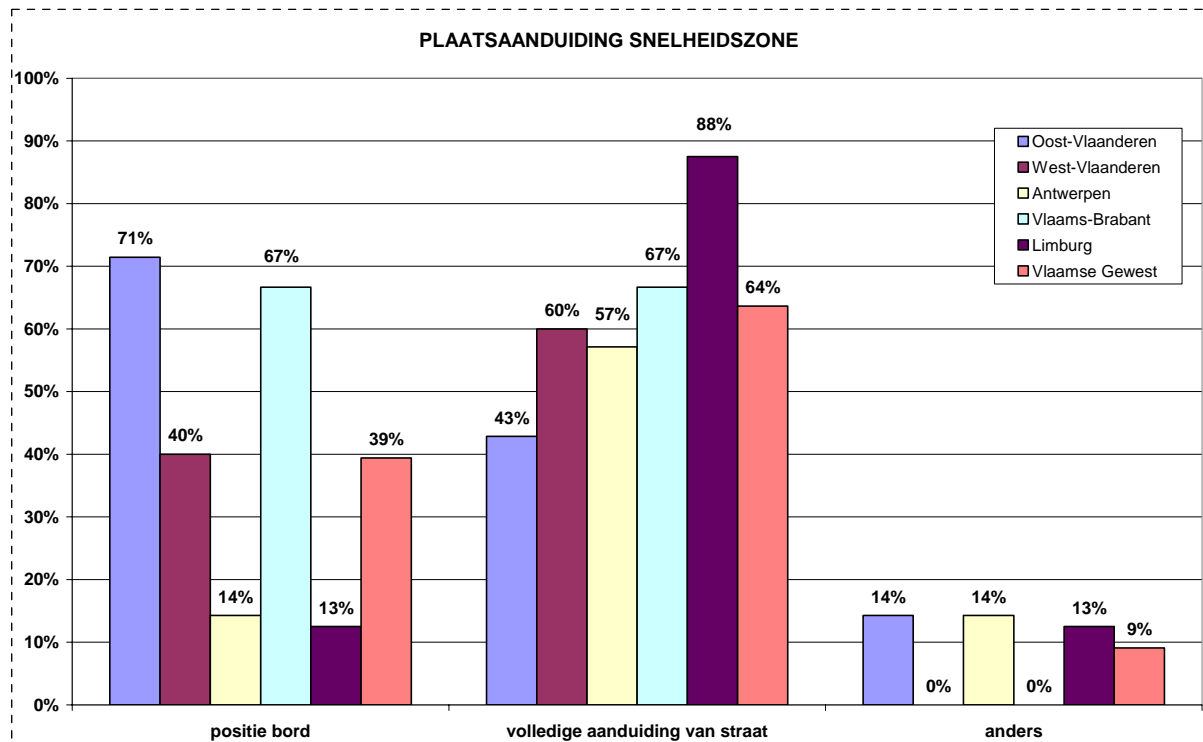
### 2.3. Hoe worden de snelheidslimieten opgenomen ?

De wijze waarop de snelheidszone wordt aangeduid, kan op verschillende manieren gebeuren. Deze vraag liet een combinatie van antwoorden toe omdat werd verondersteld dat de snelheidsopslag in dezelfde gemeente verschillende vormen kon aannemen.

Uit de antwoorden blijkt dit ook. Voor het Vlaamse gewest wordt door de respondenten aangegeven dat 39 % gebeurt via de positie van het bord terwijl de volledige aanduiding van de straat in 64 % van de gevallen gebeurde.

De aanduiding via het bord is erg laag in Antwerpen en Limburg; de andere provincies (Oost-Vlaanderen: 71 %, Vlaams-Brabant: 67 % en West-Vlaanderen: 40 %) hebben een percentage dat hoger is dan het Vlaamse gemiddelde.

De volledige aanduiding van de straat gebeurt in 64 % van de respondenten die een elektronische datagaring kenden. West-Vlaanderen met 88 % en Vlaams-Brabant met 67 % overstijgen dit Vlaamse gemiddelde.



## 2.4. Hoe wordt de snelheidsinformatie opgenomen ?

Bij het opbouwen van een snelheidskaart is het belangrijk om te weten hoe men de snelheidsinformatie op gemeentelijke wegen heeft verzameld.

Er zijn drie specifieke antwoorden mogelijk: exacte geografische coördinaten, kilometerpaalaanduiding, huisnummersituering en anderen.

Zoals kon verwacht worden, is er geen enkele bordaanduiding via kilometerpaal. Dit is verklaarbaar doordat enkel op gewestwegen een systematische kilometerpaalaanduiding aanwezig is.

De exacte coördinaten worden slechts in beperkte mate gebruikt; voor het Vlaamse gewest is dit 15 %. Buiten West- Vlaanderen met 40 % en Limburg met 0 %, situeren de respondenten van de andere provincies zich rond het Vlaamse percentage.

De meeste gemeenten geven een plaatsaanduiding ter hoogte van een huisnummer; voor Vlaanderen is dit 45 %; Limburg (63 %) en Vlaams-Brabant (67 %) en Oost-Vlaanderen (57 %) hebben hogere aandelen.

Het hoeft dan nauwelijks verwondering te wekken dat het grootste deel van de snelheidsinformatie via de politiereglementen wordt vergaard.

## 2.5. Beleidsmatige invulling – beleidskader

Voor vele gemeenten is het verkeersveiligheidsbeleid een belangrijk aandachtspunt. Om binnen dit verkeersveiligheidsbeleid een snelheidsbeleid te voeren, moet de gemeente kunnen terugvallen op een referentiekader. Immers telkens ad hoc afwegen of op een bepaalde weg of deel ervan een bepaalde snelheid moet gelden, staat meestal haaks op een samenhangend verkeersbeleid.

In de enquête werd gevraagd of bij het opstellen van snelheidsreglementen, zoneborden, verplichte routes (éénrichtingsstraten), verplichte routes voor bepaalde voertuigen en de parkeerreglementering, het mobiliteitsplan als referentiepunt wordt gebruikt.

Het aantal gemeenten dat het mobiliteitsplan nooit als referentie voor het snelheidsbeleid gebruikt, is erg beperkt; slechts 11 % van de respondenten geeft aan dit niet te doen. 45 % zegt soms het mobiliteitsplan als referentie te gebruiken terwijl 42 % van de gemeenten dit altijd doet. Men moet tevens voor ogen houden dat in de periode van het opmaken van sommige mobiliteitsplannen men nog geen rekening kon houden met een aantal nieuwe beleidsmaatregelen (toepassingsmogelijkheden zone 30, schoolomgeving, ...) en nieuwe inzichten in de verkeersveiligheid. Door het ontbreken van een systematische herziening van de mobiliteitsplannen ontstaat er een kloof tussen het oorspronkelijke beleidsplan en de maatschappelijke evolutie.

Ook bij het opstellen van verkeersreglementen snelheidszone wordt het mobiliteitsplan als referentiekader gebruikt: slechts 13 % van alle respondenten doet dit niet .

Het mobiliteitsplan wordt het minst als referentiepunt voor het aanduiden van verplichte routes gebruikt; 21 % van de respondenten doet dit niet.

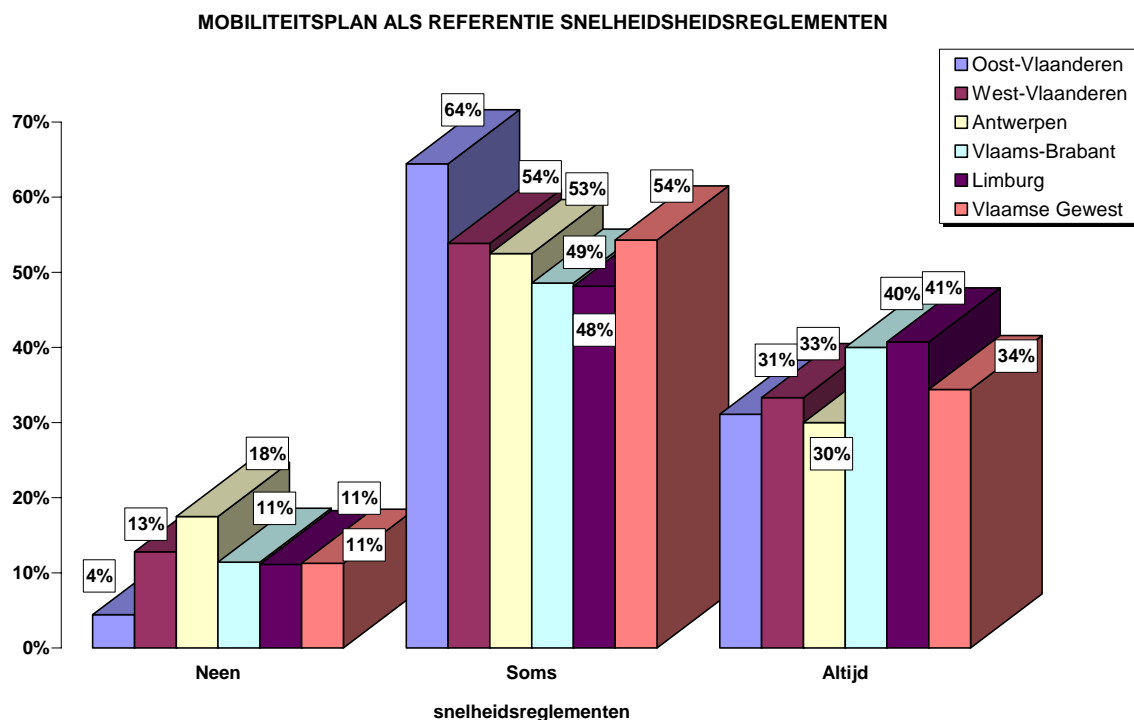
Bij het opstellen van aanvullende verkeersreglementen voor ‘Verplichte routes voor bepaalde voertuigen’ wordt door 16 % van de gemeentelijke wegbeheerders niet naar het mobiliteitsplan gerefereerd. Daarenboven geeft 8 % van de respondenten geen antwoord.

Dit kan vermoedelijk verklaard worden omdat dergelijke aanvullende verkeersreglementen slechts in een beperkt aantal gevallen door een gemeente alleen kunnen genomen worden. Het aangeven van verplichte routes heeft meestal een effect op de verkeersafwikkeling van de omliggende gemeenten.

Hier blijkt een sturing op provinciaal of Vlaams niveau nodig te zijn.

Het opstellen van parkeerreglementen wordt in 18 % van de respondenten niet getoetst aan het mobiliteitsplan. Ook hier kan men vermoedelijk verwijzen naar het achterhaald zijn van mobiliteitsplannen.

Door de evolutie binnen het gemeentelijke parkeerbeleid (betalend parkeren, bewonersparkeren, gemeentelijke controle en inning van retributies,...) kunnen de meestal vroeger opgestelde mobiliteitsplannen hier geen accurate referentie vormen.



Het mobiliteitsplan wordt door de gemeenten als een belangrijk beleidsinstrument ervaren. Dit wordt sterk benadrukt door het feit dat 40 % van de gemeenten altijd en 35 % soms, motiveren indien een verkeersreglement afwijkt van het mobiliteitsplan.

Slechts in ¼ van de gemeenten is er geen verantwoording. Het mobiliteitsplan is *in de huidige vorm* voor 79 % van de respondenten de toetssteen voor het verkeersveiligheidsbeleid. Indien de ruimtelijke hiërarchie van gemeenten (RSV) wordt bekeken, blijkt dat ook in het buitengebied dit ruim (74 %) als een goede beleidsreferentie voor het verkeersveiligheidsbeleid wordt beschouwd.

Verschillende voorstellen om het mobiliteitsplan als beleidsmiddel te verbeteren, worden door de gemeentelijke wegbeheerders onderschreven:

- Het meerdeel van de gemeente wil het mobiliteitsplan een bindend karakter geven (slechts een beperkt aantal gemeenten (14 %) is niet akkoord).
- De samenwerking en overleg tussen de omliggende gemeenten kan het mobiliteitsplan verbeteren en versterken: hiermee is slechts 4 % van de gemeenten niet akkoord.
- Het afstemmen van het mobiliteitsplannen op andere gemeentelijke beleidsplannen wordt door 74 % onderschreven; slecht 6 % is hiermee niet akkoord

### **3. Plan van aanpak**

Op basis van een enquête bij gemeentelijke wegbeheerders kunnen de verschillende stappen om een snelheidsdatabank op te bouwen, worden aangeduid. Daarbij wordt rekening gehouden met de Europese standaardisering, de bestaande procedures en wat op het terrein haalbaar is. Dit moet leiden tot het stroomlijnen van bepaalde processen, dataverzameling en het up-to-date houden van de snelheidsdatabank.

#### **3.1. Opbouw van samenwerkingsverbanden**

Uit de landen waarin de snelheidsdatabank (Zweden, Finland, ) al opgebouwd of in opbouw is, kan men de nodige en nuttige ervaring halen.

In Finland werd een specifieke wettelijke regeling opgesteld waardoor de basis werd gelegd voor het afsluiten van contracten met de wegbeheerders. Daarenboven werd in deze wetgeving het statuut van de database vastgelegd, werden de financiële regelingen bepaald, de vorm en procedures voor de datacollectie en updating, copyright afspraken, de toepassingsvoorwaarden van de databank en een duidelijke omschrijven van de rechten en plichten van de partners.

#### **3.2. Opstartfase**

##### **3.2.1. Wie levert de data?**

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat de verschillende wegbeheerders moeten instaan voor het aanleveren van de snelheidsdata. Voor Vlaanderen zijn dit het Vlaamse Gewest en de 308 gemeentelijke wegbeheerders.

Uit de bevraging blijkt dat 38 % van de gemeenten die antwoorden (respons was 63 % van de gemeentelijke wegbeheerders) systematisch snelheidsinformatie bijhouden. Daarvan wordt er voor 31 % van het totale aantal km gemeentewegen, de informatie in digitale vorm beschikbaar. Hieruit blijkt dat er een degelijke basis is waarop de snelheidsdatabank kan worden opgebouwd.

Vermits er bij de gemeenten die de snelheidsdata niet systematisch bijhouden nog wat verschillen zijn, zal ofwel geopteerd moeten worden om de data in verschillende formaten op te slaan ofwel de gemeenten aan te zetten –via een handig instrument dat op het terrein de juiste positie van het bord bepaalt- de data te verzamelen.

De eerste optie heeft het voordeel dat op korte termijn de snelheidsdata beschikbaar is; in de tweede optie moet gerekend worden op verschillende maanden om de data te verzamelen.

Wellicht is het mogelijk om beide methodes te combineren waardoor zowel kwantiteit als kwaliteit kan gewaarborgd worden.

De gemeentelijke wegbeheerders kunnen de data overmaken:

- Data in digitale vorm (nu al voor 31 % van de gemeentewegen beschikbaar)
- Data in analoge vorm (op een papieren kaart worden de gegevens aangeduid en in een bijgevoegde tabel worden de geregistreerde data vermeld. Via de aanvullende verkeersreglementen worden enkel de afwijkingen aangeduid.)
- Rapporteren via de webapplicatie: de verzamelde data wordt door de gemeentelijke wegbeheerder ingebracht (kan voor eerste data en voor updating).

Wanneer geen samenwerking met een gemeentelijke wegbeheerder op korte termijn kan gesloten worden –een wettelijk kader kan die garantie wel bieden- dan zal het gewest zelf voor de dataverzameling moeten instaan.

Welke data beschikbaar gesteld moeten worden, is afhankelijk van de door het beleid te nemen opties. De databank zou naast de snelheidsdata ook de mogelijkheid moeten bieden om andere

verkeersborden /verkeersreglementen in te brengen. Op deze wijze kan vooral aan de gemeentelijke wegbeheerder het voordeel voor het gemeentelijke verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid worden aangeboden.

### 3.2.2. Toolontwikkeling

De toolontwikkeling heeft betrekking op de databankstructuur en het interface.

Voor de databankstructuur kan gerefereerd worden naar de richtlijnen die in Europese onderzoeken (Speed Alert, Act Map, Zweeds architectuur) werden ontwikkeld.

Het interface slaat op het ontwikkelen van een **eenvoudige** applicatie die toelaat om de data in te geven, te bewerken en te updaten.

Zeer belangrijk voor die gemeenten die de data niet op systematische wijze verzamelen is een GPS-unit voor opname verkeersborden op het terrein.

### **3.3. Databewaking en updating**

Hoewel van bij de eerste invoer kwaliteitseisen aan de data moeten gesteld worden, zal vooral naarmate de data-input vordert en vooral het aantal toepassingsmogelijkheden stijgt, zullen de kwaliteitseisen steeds strenger worden.

- Primaire eisen zijn de beschikbaarheid, de compleetheid, correctheid en accuraatheid van de data.
- Secundair is het consistent (voldoen aan de standaarden) zijn het up-to-date houden van de data.

De updating moet met verschillende mogelijke wijzigingen rekening te houden: vaste borden, vaste borden van tijdelijke aard, variabele borden om snel, wijzingen mogelijk te maken en variabele borden van mobiele aard.

### **3.4. Dataoutput**

De databank moet in relatie gebracht met een kaart of GIS applicatie. Daarbij moet de bruikbaarheid voor de eindgebruikers voor ogen worden gehouden.

De eindgebruikers zijn in eerste instantie de wegbeheerder maar de private sector moet hierbij worden betrokken.

Het lijkt logisch deze dataoutput ook voor de belanghebbende administraties (griffie, douane,...) beschikbaar te stellen. Aan elke snelheidslocatie zou het bijhorende verkeersreglement moeten worden verbonden. Op deze wijze wordt de taak van griffies (Justitie) enorm vereenvoudigd.

### **3.5. Beslissings- en uitvoeringsprocessen (haalbaarheid en optimalisatie)**

De huidige federale voogdij voor aanvullende verkeersreglementen zal vanaf 1 januari 2008

vervangen worden door de gewestelijke voogdij. De voogdij speelt niet alleen een belangrijke rol in het uitvoeren van het verkeersveiligheidsbeleid maar ook in het opmaken en updaten van de snelheidskaart.

De nieuwe voogdij kan bepaalde aanvullende verkeersreglementen –eventueel mits voorwaarden- uit de voogdij halen. Uit de bevraging blijkt dat de meeste gemeentebesturen (79 %) het gemeentelijke mobiliteitsplan als een belangrijke toetssteen voor het verkeersveiligheidsbeleid. Voor het voogdijvrijmaken van bepaalde verkeersreglementen, opteren 48 % voor het in overeenstemming zijn met het mobiliteitsplan. Op deze wijze wordt het verkeersveiligheidsbeleid ingebed in een beleidsplan. Dit waarborgt een veel grotere responsabilisering van de gemeenten. Dit betekent ook dat er veel beter zal gewaakt worden over de kwaliteit van het mobiliteitsplan als beleidskader.

Meewerken aan een snelheidskaart kan voor de gemeente de noodzakelijke input leveren voor een snelheidsmanagement.

Een wettelijk kader voor de snelheidskaart –cfr. Finland- moet worden opgesteld. In dit wettelijke kader moet minimaal worden aangegeven: het statuut van de database, de financiële regelingen, de vorm en procedures voor de datacollectie en updating, copyright afspraken, de toepassingsvoorwaarden van de databank en de rechten en plichten van alle partners.

Binnen de modaliteiten van de dataopbouw zullen richtlijnen moeten opgebouwd worden rond inhoudelijke aspecten, tijdstip en locatie.

Zoals aangegeven zal in eerste instantie moeten geopteerd worden voor het opnemen van de statische snelheidsinformatie en zullen in een tweede fase de procedures voor een dynamische databank moeten ontwikkeld worden. Het ontwikkelen van een dynamische databank houdt – buiten specifieke procedures en kwaliteitsbewaking van de data- het opbouwen van een verkeersmanagement op het Vlaamse niveau in.

Dit Vlaamse verkeersmanagement (Verkeerscentrum) zal vooral de veranderende aspecten als locatie, timing en snelheidswijziging voor het ganse Vlaamse grondgebied moeten beheren.

Een coördinatiepunt op provinciaal en/of Vlaams niveau moet worden voorzien om op deze wijze grensoverschrijdende aspecten te stroomlijnen. Maatregelen van de ene gemeente kunnen zowel op het snelheidsgedrag als op het mobiliteitsgedrag (bv. vrachtverkeer routes) van bestuurders een effect hebben.

Indien de maatregelen beperkt worden tot de gemeentegrens kunnen hieruit nadelige gevolgen voor de andere gemeenten voortspruiten.



### 3.6. Communicatieplan

Het opbouwen van een snelheidskaart kan pas lukken indien alle wegbeheerders overtuigd zijn van het nut ervan. Het aanduiden van een win-win-situatie voor alle wegbeheerders is een noodzakelijk onderdeel dat aansluit bij het wettelijke kader, de databeschrijving en het beslissings- en uitvoeringsproces (bestaand en toekomstig).

Binnen de voordelen van een snelheidsdatabank voor de gemeentelijke wegbeheerder kunnen vermeld worden:

- Opbouw eigen snelheidsmanagement
- Een structureel zicht op alle snelheidsborden (c.q. verkeersborden)
- Voogdij/toezicht kan vereenvoudigen
- Koppeling tussen het verkeersreglement en de locatie biedt voordelen voor de gemeente en andere administraties; oversturen van reglementen kan ofwel elektronisch of automatisch controleerbaar zijn door griffies/administratief toezicht.
- Basis voor het actualiseren van het mobiliteitsplan en verkeersveiligheidsbeleid.

Door deze win-winsituatie kunnen de gemeentelijke wegbeheerders meer gemotiveerd worden om de databank effectief en efficiënt te gebruiken en aan te vullen. Hierdoor kan de kwaliteitsbewaking verzekerd worden.

Binnen dit communicatieplan zullen vooral de voordelen voor het verkeersveiligheidsbeleid en het snelheidsmanagement in het bijzonder moet belicht worden.

In dit communicatieplan moeten ook alle geïnteresseerde actoren betrokken worden.

**BESLUIT:**

Onaangepaste snelheid wordt als een ernstig veiligheidsprobleem beschouwd.

De werkgroep CMT/OECD duidt aan dat de bevoegde overheid een coherent snelheidsmanagement moet ontwikkelen. ISA-systemen in alle nieuwe wagens zijn het middel om snelheidsbeheersing mogelijk te maken. Daartoe is het nodig dat alle regeringen digitale snelheidsdatabanken opmaken.

In Vlaanderen is het opmaken van een snelheidskaart/snelheidsdatabank haalbaar omdat voldoende gemeenten ofwel over digitale snelheidsinformatie beschikken ofwel op systematische wijze deze bijhouden.

Een specifiek plan van aanpak dat zowel rekening houdt met de moeilijke opstartfase als met databewaking, dataoutput, beleidsprocessen en communicatie, is noodzakelijk om met alle wegbeheerders een dergelijk project uit te werken.

Bij het opstellen van een snelheidsdatabank/snelheidskaart moet de Europese context steeds als maatstaf worden genomen.